

[Text]

Mr. Benjamin: I understand that 18 airlines in Toronto have formed a committee, of which Air Canada is the chairman, because it is the largest. Air Canada is the one that calls for tenders and what not for Terminal 2. CP Air—PWA does the ones for Terminal 1. Then a third party becomes involved, namely, the security firm that handles the security checking. Transport Canada sets the standards, provides the training for the supervisors and what not, and provides the equipment. They provide the equipment for free. They provide the training of the supervisors for free. Is this right?

Has it ever caused you to call into question this kind of a cumbersome process? Have you considered having the department call for tenders for security services and leaving the airlines out of it? Then you would be dealing only with two, not three. In the case of Pearson International, you are dealing with probably 25 airlines involved in the thing; they are fighting and squabbling as to which one to take, etc.

Would it not make more sense, be more efficient and administratively less costly and probably involve some cost recovery if the Department of Transport called for tenders for security agencies? Whatever the costs are, you could allocate them among the airlines on a prorated basis according to their volume of passengers or number of flights or whatever measurement you want to use. Then the airlines in concert would not be trying to get by on the cheap by having the security companies just hire anyone and everyone off the street.

I am glad to hear the news that there is a gradual creeping up of the kind of working conditions and pay that these people get. Do you not think it would make more sense if you eliminated one of the players in this activity? The final and total responsibility is on the government and on the department's neck. If something goes wrong, you are the guys who are going to get it. Why not eliminate the airlines from this piece of the action?

Mr. Rodocanachi: Certainly it has been considered. One of the reasons we do not wish to do it is the counter to what you have just mentioned.

• 1625

Under the Warsaw convention, the air carriers have a limited liability of \$25,000 for any accident that happens to a passenger once he has purchased his ticket. There is no such liability limitation on the Government of Canada, so if we were directly responsible for the people at those screening points, then we would have that liability with no liability limitation.

It is also interesting that the air carriers, as at various times has been discussed, are not interested in us taking over the screening of it, either. The carriers themselves

[Translation]

M. Benjamin: On m'a fait savoir que dix-huit compagnies aériennes de Toronto ont formé un comité, dont Air Canada assure la présidence en raison de son importance. Air Canada a pris la responsabilité des appels d'offres et de toutes les autres formalités relatives à l'aérogare 2. CP Air—PWA s'occupe de l'aérogare 1. C'est alors qu'une tierce partie intervient, à savoir l'entreprise de sécurité qui se charge des vérifications de sécurité. Transports Canada établit les normes, assure la formation aux superviseurs et fournit les équipements à titre gracieux. Il assure la formation des superviseurs également à titre gracieux. Est-ce exact?

N'avez-vous jamais songé à remettre en question ce processus encombrant? Avez-vous étudié la possibilité de confier au ministère le soin d'administrer les appels d'offres concernant les services de sécurité de façon à ne pas dépendre des compagnies aériennes? De cette façon, vous ne traiteriez qu'avec deux parties, et non avec trois. Dans le cas de Pearson International, il faut compter sur quelque 25 compagnies aériennes qui sont intéressées, de sorte que l'on ne sait plus où donner de la tête.

Ne serait-il pas plus rationnel, plus efficace et moins coûteux sur le plan administratif, en raison des coûts qu'il serait sans doute possible de recouvrer en partie, de charger le ministère des Transports de lancer des appels d'offres auprès des agences de sécurité? Quels que soient les coûts, vous pourriez les répartir au prorata entre les compagnies aériennes en fonction du volume de passagers, du nombre de vols ou de tout autre critère. Les compagnies ne seraient pas alors globalement incitées à faire des économies à tout prix et à retenir les services de la première agence de sécurité venue.

Je suis heureux d'apprendre que les conditions de travail et la rémunération de ces gens commencent peu à peu à s'améliorer. Ne croyez-vous pas qu'il serait plus sensé de supprimer une des parties à cette activité? Après tout la responsabilité finale et globale de toute l'affaire revient au gouvernement et au ministère. En cas d'ennuï, c'est vous qui devez payer les pots cassés. Alors pourquoi ne pas tenir les compagnies aériennes à l'écart du processus?

M. Rodocanachi: Nous n'avons pas manqué de nous interroger à ce sujet. L'une des raisons pour lesquelles cette solution n'a pas été retenue a trait justement à la responsabilité.

Aux termes de la convention de Varsovie, la responsabilité civile des transporteurs aériens se limite à 25,000\$ pour les accidents que subissent les passagers qui ont déjà acheté leur billet. Le gouvernement du Canada n'est pas protégé par une limite de ce genre, de sorte que, si nous sommes directement responsables des activités de filtrage nous nous exposons à des poursuites en dommages et intérêts illimités.

Il est également intéressant de savoir que les transporteurs aériens eux-mêmes, comme il ressort de diverses discussions antérieures, ne sont pas plus